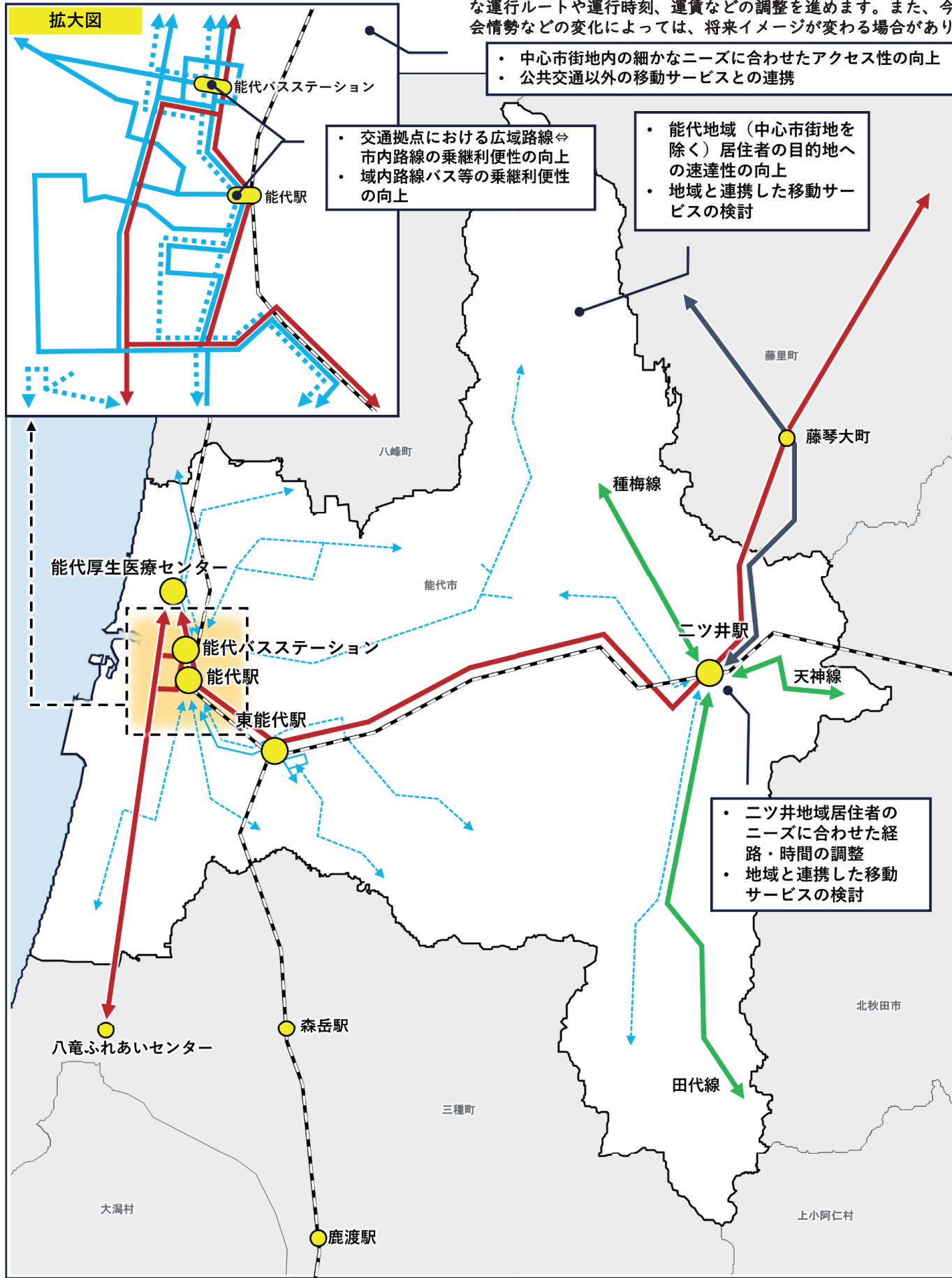




能代市地域公共交通計画 - 概要版 -

令和6（2024）年3月

※図は能代市が目指す地域公共交通の将来イメージであり、今後、具体的な運行ルートや運行時刻、運賃などの調整を進めます。また、今後の社会情勢などの変化によっては、将来イメージが変わる場合があります。



- ・ 中心市街地内の細かなニーズに合わせたアクセス性の向上
- ・ 公共交通以外の移動サービスとの連携

- ・ 交通拠点における広域路線⇄市内路線の乗継利便性の向上
- ・ 域内路線バス等の乗継利便性の向上

- ・ 能代地域（中心市街地を除く）居住者の目的地への速達性の向上
- ・ 地域と連携した移動サービスの検討

- ・ ニツ井地域居住者のニーズに合わせた経路・時間の調整
- ・ 地域と連携した移動サービスの検討

- 交通拠点
- ⇄ 広域連携軸（鉄道）：市町村間をまたぐ広域路線のうち、運行形態が鉄道であるもの
- ⇄ 地域間連携軸（幹線）：広域路線バスのうち、地域間幹線系統に指定される路線であるもの
- ⇄ 地域間連携軸（幹線以外）：広域路線バスのうち、地域間幹線系統に指定されないもの
- ⇄ 地域内フィーダー系統：地域間幹線系統に接続する支線のうち、路線と時刻を定めて運行するもの
- ⇄ 地域内路線（定時定路線）：路線と時刻を定めて地域内を運行するもの
- ⇄ 地域内路線（定路線デマンド）：予約制の乗合輸送で路線と時刻を定めて地域内を運行するもの
- ⇄ 地域内路線（エリアデマンド）：予約制の乗合輸送で路線と時刻を定めずに地域内を運行するもの

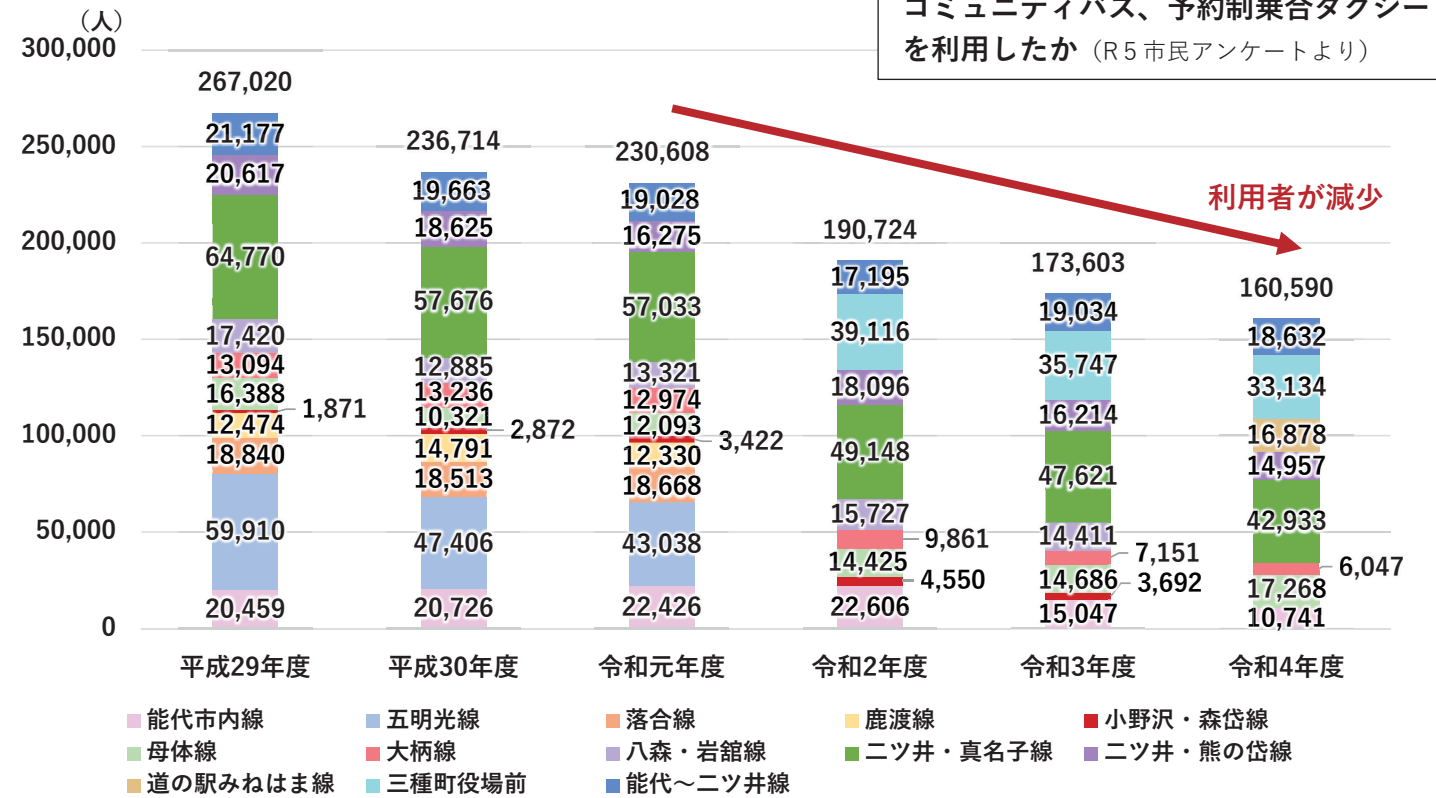
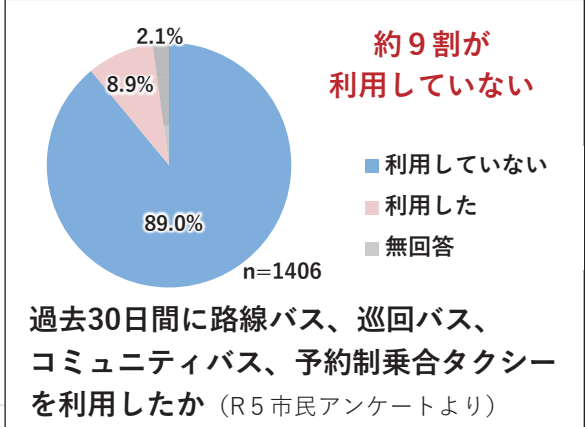
計画策定の背景と目的・区域・期間

能代市の公共交通を取り巻く現状は、人口減少による利用者の減少や自家用車の普及等により、バス路線の廃止・縮小が続く、財政的な負担は年々増加傾向にあります。一方、急速な高齢化の進展や運転免許返納者の増加等により、公共交通の必要性は、今後ますます高まると予測され、能代市の地域特性に応じた、利便性の高い、持続可能な公共交通体系の構築が急務となっています。このような状況を踏まえ、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性を確保しつつ、地域、交通事業者、行政が課題や方針を共有し、交通資源の有効活用や利用促進等の取組を進めるため、「能代市地域公共交通計画」を策定するものです。

- 計画の区域：能代市の全域
- 計画の期間：令和6（2024）年度～令和10（2028）年度の5か年

能代市の公共交通に関する現状

公共交通の利用者数は年々減少しており、本計画の策定に当たって実施した市民アンケート調査では、『過去30日間に公共交通を利用した』と回答した人は1割未満で、多くの方は自家用車を主な移動手段としています。そうした中でも、公共交通は『将来的に自分が自家用車を運転できなくなった際の移動手段』として、多くの人に必要性が認識されており、地域の状況の変化や実態に合わせた運行形態・内容の見直し、情報提供の強化などが求められています。



市内を運行する路線バスの年間利用者数の推移

発行：能代市地域公共交通活性化協議会
編集：能代市（能代市地域公共交通活性化協議会事務局）

〒016-8501 秋田県能代市上町1番3号
電話：0185-89-2186（環境産業部商工労働課）

基本方針

人の暮らしを支える地域公共交通の利便性向上と
持続可能な交通ネットワークの構築・維持



目標1 市民の地域内移動の利便性の向上

施策1

中心市街地内の細かなニーズに合わせたアクセス性・回遊性の向上

- 中心市街地内の細かなニーズに合わせ、商業・医療施設等の移動ニーズの高い施設を経由する運行等を調整し、アクセス性・回遊性を高める。

| 出発時間 (n=909) | 時間帯 | 帰宅時間 (n=902) |
|--------------|-------------|--------------|
| 0.0% | 05:00~06:00 | 0.0% |
| 1.3% | 06:00~07:00 | 0.0% |
| 7.7% | 07:00~08:00 | 0.0% |
| 29.7% | 08:00~09:00 | 0.0% |
| 25.6% | 09:00~10:00 | 2.5% |
| 13.6% | 10:00~11:00 | 11.0% |
| 4.2% | 11:00~12:00 | 24.2% |
| 0.4% | 12:00~13:00 | 20.0% |
| 2.3% | 13:00~14:00 | 11.5% |

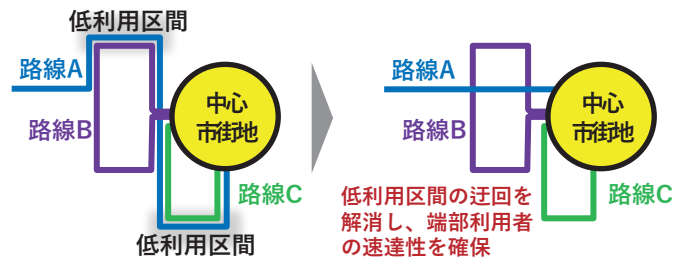
市民の移動ニーズが高い時間帯への調整を検討

市民の移動時間帯 (通院)

施策2

能代地域 (中心市街地を除く) 居住者の目的地への速達性の向上

- 中心市街地等への乗車時間が長くなる路線に対して、目的地への速達性を高める。



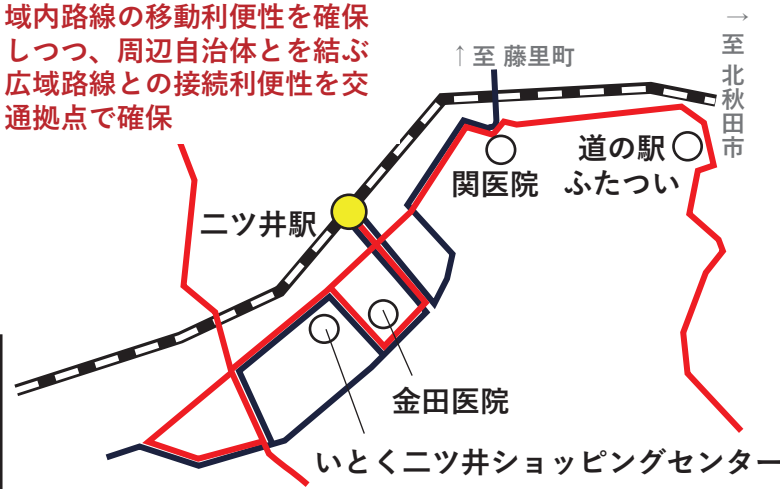
速達性向上に向けた見直しの考え方

施策3

ニツ井地域居住者のニーズに合わせた経路・時間の調整

- 域内の重要な移動手段であるニツ井コミュニティバスの各路線の居住者の移動ニーズに合わせ、周辺自治体とのアクセス性も考慮した運行経路・時間・交通手段の調整を図る。

域内路線の移動利便性を確保しつつ、周辺自治体とを結ぶ広域路線との接続利便性を交通拠点で確保



経路・時間の考え方のイメージ

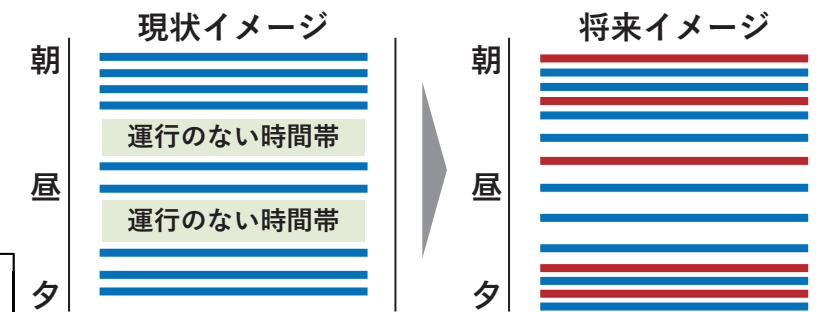
目標3 安定的かつ長期的な公共交通の提供

施策6

公共交通以外の移動サービスとの連携

- 施設等が独自に運行する輸送資源(スクールバス、買物・医療支援サービス等)と公共交通との連携を検討する。

既存の公共交通(青線)と公共交通以外のサービス(赤線)が連携することで、運行本数を維持しながら移動利便性を高める



公共交通以外の移動サービスとのイメージ

施策7

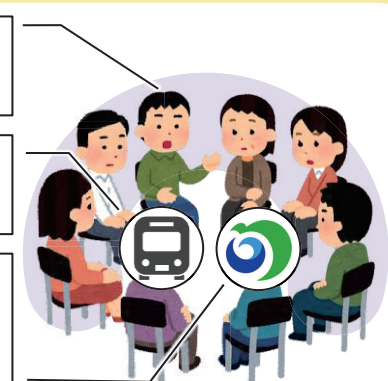
地域と連携した移動サービスの検討

- 利用者が少数の地域に対して、地域・行政が連携しながら将来の移動サービスの在り方を協議する場を構築する。

■地域住民
・地域の困りごとについて発言
・改善要望について発言

■交通事業者
・公共交通の現状説明
・住民との意見交換

■能代市
・公共交通の現状説明
・公共交通の取組方針の説明
・住民意見の聞き取り
・新たな公共交通システムの情報提供



地域との連携イメージ

施策8

運転手の確保等に向けた交通事業者への支援

- 運行を支える従業員の雇用確保のための取組や交通事業者が実施する新たな取組(普通免許を有する一般ドライバーの活用等)に対し、県とも連携しながら支援策を検討・実施する。



地域公共交通への就業に向けた取組事例 (秋田県)

目標2 中心市街地とのアクセス性の向上

施策4

交通拠点における広域路線⇄市内路線の乗継利便性の向上

- 鉄道や路線バス等の広域路線と市内路線の乗継時間の調整を図る。

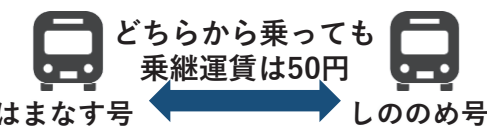


乗継時間調整のイメージ

施策5

域内路線バス等の乗継利便性の向上

- 広域的な移動と中心市街地での移動を担うバス等の乗継において、利用しやすさや運賃等の満足度を高めるサービスを検討・実施する。



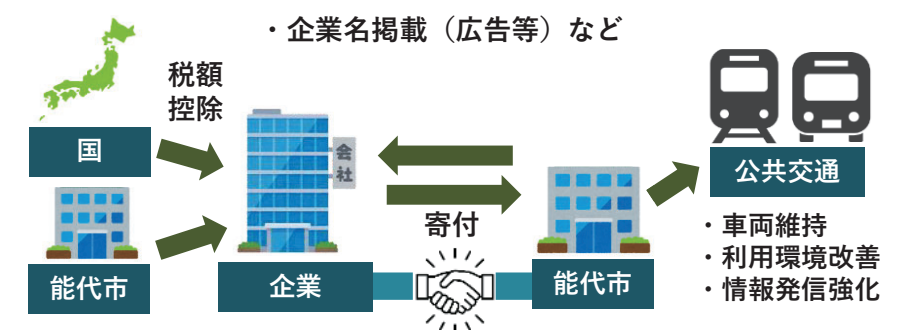
- ① 最初に乗ったバスから降りるときに、料金(150円)を料金箱に入れ、「乗換券」を受け取る
- ② 次のバスに乗り、降りるときに、「乗換券」と「乗換分の料金(50円)」を支払う

乗換割引のイメージ

施策9

公共交通にかかる歳出の削減と資金の確保

- 効率的かつ実態に合わせたサービスを検討・実施し、公共交通維持に係る歳出の抑制を図る。
- 市民や市内企業、団体からの公共交通の運行維持に係る様々な資金支援、市が実施主体の交通を媒体とした広告掲出による新たな財源確保等の方策を検討・活用する。



企業版ふるさと納税の活用イメージ

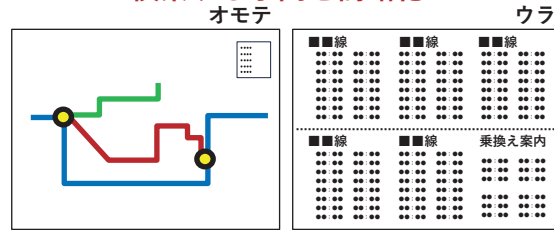
目標4
取得しやすく・わかりやすい情報発信の強化

施策10

総合的な公共交通マップ等の作成

○バス・鉄道・デマンド型乗合タクシー等の経路図や時刻表等をまとめた、わかりやすい公共交通マップ等を作成する。

網羅的にすることで関連性を明確化
検索する手間を簡略化



総合的な交通マップイメージ

施策11

ターゲットに合わせた情報発信環境の整備

○多様な利用者層に合わせた媒体(紙・SNS等)を用いて、目的別のモデルルート設定や観光スポット・イベント情報との連動、利便性の高い情報等、公共交通の利用促進につながる情報を届ける。



施策12

運行情報の発信強化

○デジタル技術(ホームページ・SNS等)を用いて、車両の混雑、遅延の情報発信を強化する。
○車両の位置情報をスマートフォン等のデジタル端末で把握できるシステムの導入を推進する。



運行情報の発信イメージ

目標5
利用してみたい・利用できると思う機会の創出

施策13

公共交通利用意識の醸成に向けた講座の開催

○公共交通の利用方法や交通ネットワーク維持の必要性を学ぶための講座を開催する。



交通事業者と連携した出前講座の実施事例(深浦町)

施策14

イベントや施設との連携等による利用機会の創出

○市内のイベントや施設と連携した企画を検討・実施する。



連携による利用機会の創出イメージ

施策15

人と環境にやさしい車両の導入検討

○低床車両や低環境負荷車両、自動運転車両等の次世代車両の導入を検討する。

導入時の技術発展の状況に合わせて適切な車両を検討



人と環境にやさしい車両イメージ

取組スケジュール

| 施策 | 令和6年 | 令和7年 | 令和8年 | 令和9年 | 令和10年 |
|-------------------------------------|--|--------------------|---|------------------------------|-------|
| 1 中心市街地内の細かなニーズに合わせたアクセシビリティ・回遊性の向上 | 対象路線の把握 方策の検討 | 方策の実施 | 評価検証(利用者数・収支・効率性など)を行いながら運行内容を定期的に見直し | | |
| 2 能代地域(中心市街地を除く)居住者の目的地への速達性の向上 | 対象路線の把握 方策の検討 | 方策の実施 | 評価検証(利用者数・収支・効率性など)を行いながら運行内容を定期的に見直し | | |
| 3 ニツ井地域居住者のニーズに合わせた経路・時間の調整 | 対象路線の把握 方策の検討 | 方策の実施 | 評価検証(利用者数・収支・効率性など)を行いながら運行内容を定期的に見直し | | |
| 4 交通拠点における広域路線⇄市内路線の乗継利便性の向上 | 対象路線の把握 方策の検討 | 方策の実施 | 評価検証(利用者数・収支・効率性など)を行いながら運行内容を定期的に見直し | | |
| 5 域内路線バス等の乗継利便性の向上 | 対象路線・方策の検討 | 運行事業者との協議、実施 | 評価検証(利用者数・収支・効率性など)を行いながら運行内容を定期的に見直し | | |
| 6 公共交通以外の移動サービスとの連携 | 対象サービスの調査把握、連携の検討 | | 協議整次第、連携実施、評価検証(利用者数・収支・効率性など)を行いながら定期的に見直し | | |
| 7 地域と連携した移動サービスの検討 | | モデル地域の調整 勉強会の実施 | 意見交換の実施 | 評価検証(利用者数・収支など)を行いながら意見交換を継続 | |
| 8 運転手の確保等に向けた交通事業者への支援 | (従業員の雇用確保のための取組)関係者と協議が整い次第、定期的実施 (交通事業者の新たな取組)関係者との情報共有、支援策の検討 | | | | |
| 9 公共交通にかかる歳出の削減と資金の確保 | 歳出の削減方策・資金受入れ方策の検討、実施をしながら見直し、継続 | | | | |
| 10 総合的な公共交通マップ等の作成 | 作成に向けた検討・調整 | 作成 | 運行見直し状況に合わせて適宜更新 | | |
| 11 ターゲットに合わせた情報発信環境の整備 | ターゲットに合わせた情報発信環境の準備が整ったものから実施 利用者の声を聞きながら適宜見直し | | | | |
| 12 運行情報の発信強化 | | 発信環境の構築・順次実施 | 発信環境の構築・順次実施 | 利用者の声を聞きながら適宜見直し | |
| 13 公共交通利用意識の醸成に向けた講座の開催 | 随時実施 | | | | |
| 14 イベントや施設との連携等による利用機会の創出 | 随時実施 | | | | |
| 15 人と環境にやさしい車両の導入検討 | 適宜実施 | | | | |

計画の推進体制・推進方法

■計画の推進体制

能代市が中心となって市民・交通事業者・関係主体等と連携・協働しつつ取り組むとともに、それぞれに役割を分担します。『能代市地域公共交通活性化協議会』による管理のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認等を行い、計画の着実な推進を図ります。

■計画の推進方法

本計画に基づく各施策事業を実施し、基本目標の達成状況を検証するためのモニタリングを行い、計画全体の評価をするとともに計画の見直し及び次期計画の策定に向けた検討を進めます(計画全体のPDCAサイクル)。
個別事業の計画を作成し、これに基づく事業を実施し、事業効果を検証するためのモニタリング及び評価を行い、必要に応じて次の段階に向けた事業内容の改善・見直しをします(期間中各年度のPDCAサイクル)。

※PDCAサイクル … 計画(Plan)→実施(Do)→検証・評価(Check)→改善・見直し(Action)の循環検討手法